

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Notat
Sagsnr.: TS5000200-00149
Dato: 25-06-2020

Høringsnotat

Bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikelskaber og hos jernbanevirksomheder (takststigningsloftet)

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 7. maj 2020 sendt udkast til bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikelskaber og hos jernbanevirksomheder (takststigningsloftet) i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 4. juni 2020.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har modtaget høringssvar fra Movia, Midttrafik, NT, Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls, DSB, Arriva, Metroselskabet samt Trafikelskaberne i Danmark på vegne af Fynbus.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Standardbillet

Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls støtter forslaget om præcisering af begrebet standardbillet.

Fynbus foreslår, at det præciseres om skolekort er en standardbillet. Hvis skolekort ikke er en standardbillet, foreslår Fynbus, at produktet nævnes under undtagelserne i § 3. nr. 2.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen betragter skolekort med samme vilkår som et pendlerkort som en standardbillet, der skal medtages med den fulde pendlerkortpris i beregningen af den vægtede takststigning, svarende til håndteringen af Ungdomskort eller Off-peak-rabat, hvor trafikselskaberne og togoperatørerne modtager kompensation for den rabat, der gives til kunden.

Det er styrelsens opfattelse, at nogle kommuner udsteder skolekort med væsentlig anderledes vilkår end pendlerkort, og disse betragtes ikke som en standardbillet.

Skolekort kan således ikke entydigt defineres som en standardbillet, og det er vurderingen, at teksten bliver unødigt tung, hvis der skal nævnes billetter, som ikke entydigt er standardbilletter eller særprodukter. På denne baggrund giver bemærkningerne ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

3. Prishierarki

Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls støtter forslaget om indførelse af et prishierarki, da Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen derved får mulighed for at føre tilsyn med dette.

Movia, DSB og Metroselskabet ser gerne en lempelse af forslaget om indførelse af et prishierarki, da et sådant fast prisforhold vil begrænse selskabernes muligheder ved takstudmøntning og i arbejdet med langsigtede takststrategier.

Movia bemærker yderligere, at den foreslåede ændring vil have den utilsigtede konsekvens, at der skal gennemføres markante ændringer i takststrukturen, der vil gøre det væsentlig dyrere for fritidsrejsende (unge, ældre, turister m.v.) at bruge den kollektive transport.

Metroselskabet anbefaler, at det faste prishierarki mellem standardbilletterne på rejsekort "classic" og pendlerkort udgår af bekendtgørelsen. Hvis et krav om prishierarki opretholdes, foreslår Metroselskabet, at det specificeres, at når der i bekendtgørelsen står "en rejse på rejsekort", så menes der standardprisen for en rejse på rejsekort "classic" svarende til trafikvirksomhedernes prisblad.

DSB foreslår følgende formulering af § 13: Den enkelte takstmyndighed skal redegøre skriftligt for, at principperne for prishierarki mellem standardbilletterne enkeltbillet, rejsekort og pendlerkort er overholdt, herunder at rejsekortprisen som udgangspunkt er lavere end enkeltbilletprisen, og at der for højfrekvent rejsende som udgangspunkt opnås besparelser ved at anvende pendlerkort.

Kommentar:

Med forslaget om indførelse af et prishierarki, har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ikke haft til hensigt at kræve væsentlige ændringer i den nuværende takststruktur. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ønsker dog fortsat mulighed for at føre tilsyn med, at principperne i prishierarkiet efterleves. Movia og DSB's bemærkninger imødekommes derfor ved indføring af forslaget til formulering af § 13 modtaget fra DSB.

4. Dokumentationskrav

Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls støtter præciseringen af dokumentationskravene, men foreslår, at dokumentationen gøres offentlig tilgængelig.

Midttrafik, Arriva, NT og DSB foreslår, at rejser på pendlerkort udstedt internt i et trafikskabs område i Vestdanmark opsplittes for tog og bus/letbane/lokalbane og medtages i henholdsvis DSB/Arrivas og trafikskabs beregning af den vægtede takststigning.

Arriva bemærker yderligere, at der må rettes ensartede dokumentationskrav mod parter, der har fælles takstkompetence for et takstsæt.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen offentliggør årligt selskabernes takststigninger i styrelsens Sektorrapport. Yderligere er styrelsens sager om godkendelse af takststigninger omfattet af offentlighedsloven og dermed offentlig tilgængelige.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har overvejet et delt dokumentationskrav for pendlerkort udstedt internt i et trafikskabs område i Vestdanmark. Styrelsen finder det hensigtsmæssigt med et ensartet dokumentationskrav mod parter, der har fælles takstkompetence, og samtidigt vil den nuværende beregningsmodel kunne anvendes fremadrettet uden større tilpasninger. Derfor imødekommes forslaget fra Midttrafik, Arriva, NT og DSB.

Ved et delt dokumentationskrav for rejser på pendlerkort udstedt internt i et trafikskabs område, vil den selvstændige beregning foreslået i § 7 og illustreret i bilag 2 udgå. Det enkelte selskab vil derved skulle medtage den relevante andel af rejserne på pendlerkort udstedt internt i et trafikskabs område i én samlet beregning af den vægtede takststigning, så rejser med henholdsvis tog og bus/letbane/lokalbane medtages i henholdsvis jernbanevirksomhedernes og trafikskabs beregning.

5. Opsparing

DSB støtter forslaget om, at kravet om opsparet takststigning skal være brugt indenfor to år udgår. DSB foreslår, at det i § 10 yderligere præciseres, at underudnyttelse af takststigningsloftet kan udnyttes over flere år. DSB foreslår, at dette gøres ved at tilføje et "de" til paragraffen, således at det fremgår, at opsparet takststigning kan benyttes i *de* efterfølgende år i stedet for blot i efterfølgende år.

Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls støtter ikke forslaget om, at kravet om opsparet takststigning skal være brugt indenfor to år udgår. Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls er uforstående overfor, hvorfor det skulle være umuligt at dokumentere, fra hvilket år en opsparing vedrører og mener, at det er vigtigt at sikre, at der ikke kan ske store prishop efter mange års opsparing.

Kommentar:

Med forslaget om at opsparet takststigning ikke længere bortfalder efter to år, vil opsparing kunne anvendes over flere efterfølgende år. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ser ikke at DSB's forslag om at tilføje et "de" i formuleringen er en præcisering af dette og fastholder formuleringen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker yderligere, at trafikskaberne og jernbanevirksomhederne generelt indfører takststigninger, som holder sig tæt på takststigningsloftet. Yderligere skal takstændringer tilpasses krav om harmonisering af taksterne, og der ses derfor ikke behov for at begrænse, hvornår opsparet takststigning kan anvendes.

6. Genberegning

Movia, Midttrafik, Fynbus og Metroselskabet støtter forslaget om at genberegningen udgår, da det er en administrativ lettelse for selskaberne. Yderligere har selskaberne ikke forventninger om, at genberegninger vil afstedkomme væsentlige ændringer. Fynbus bemærker dog, at en analyse over tid meget vel vil resultere i et andet resultat.

Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls støtter også forslaget om at genberegningen udgår, med henvisning til, at det ikke længere forudsættes, at der vil være en væsentlig forskydning i selskabernes produktportefølje over mod rejsekortet.

Kommentar:

Da alle de nævnte bemærkninger støtter forslaget om at genberegningen udgår, giver bemærkningerne ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

7. Det omkostningsbaserede indeks i bekendtgørelsens bilag 1

Forbrugerrådet Tænk Passagerpulsen finder det overordnet positivt, at der er et takststigningsloft, der begrænser prisstigninger på kollektiv transport. De bemærker dog, at den måde, hvorpå takststigningsloftet er skruet sammen, hvor lønindekset vægter 60 procent, medvirker til, at priserne på den kollektive transport over en årrække kan stige mere end priserne på andre varer. Således viser tal fra Danmarks Statistik, at priserne med kollektiv transport er steget med 30 procent mere end forbrugerprisindekset i perioden 2001 til 2018. Prisen på kollektiv transport i forhold til forbrugerprisindekset er én af indikatorerne for Danmarks opfyldelse af verdensmål 11,2 om billige og bæredygtige transportsystemer, og udviklingen understøtter således ikke opfyldelsen af verdensmålene. Forbrugerrådet Tænk Passagerpulsen foreslår, at det omkostningsbaserede indeks revideres, så forbrugerpriserne vægter mere.

Kommentar:

Det omkostningsbaserede indeks er opstillet med udgangspunkt i, at trafiksekskaberne og jernbaneoperatørerne skal have mulighed for at indføre takststigninger i takt med ændringer i deres omkostninger. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finder fortsat, at dette er en rimelig model, og derfor giver bemærkningerne ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

8. Beregningsmetode i bekendtgørelsens bilag 2

Metroselskabet bemærker, at der bør tages stilling til hvordan det håndteres, hvis off-peak-rabatten udvides ud over statens kompensation.

Kommentar:

Det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opfattelse, at det er prisen uden særlige rabatter eller kompensationer, der generelt skal anvendes i beregningen af den vægtede takststigning. Hvis et selskab eller en jernbaneoperatør ønsker at justere en standardbillet, så ovenstående tilgang ikke er hensigtsmæssig, bør det forud for ændringen drøftes med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, hvordan dette håndteres. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finder det således ikke hensigtsmæssigt, at fremtidige ønsker til nye produkter håndteres i bekendtgørelsen.

Bilag 1

Høringsliste

Movia
FynBus
Sydtrafik
Midttrafik
NT
BAT

Trafikselskaberne i Danmark
Rejsekort & Rejseplan

KL
Danske Regioner

Dansk Erhverv
Dansk Industri
Forbrugerrådet Tænk
Dansk PersonTransport

DSB
Arriva

DOT
Metroselskabet
Hovedstadens Letbane
Århus Letbane
Odense Letbane

Læsø Kommune
Samsø Kommune
Ærø Kommune